



AUDI E-TRON

EERSTE RIJTEST

Elektrische auto's lijken bedacht om er keurig mee van A naar B te gaan, alles voor een betere wereld. Audi laat met de E-tron zien dat je daar ook best plezier mee kunt maken. Ploeteren door het mulle zand of driftend over een gladde ondergrond? De elektronica geeft je alle vrijheid.

✎ Cornelis Kit  Audi

IJSVRIJ





▲ In de offroad-modus wordt er aan de bodemvrijheid van 17,2 cm vijf centimeter toegevoegd.



▲ Bergje af op losse ondergrond is met Hill Descent Control een fluitje van een cent.



▲ De E-tron kent maar liefst zes verschillende rijmodi, plus de mogelijkheid om een setting naar eigen inzicht in te vullen.

EERSTE INDRUK

- + Veelzijdige aandrijflijn
- + Komt lichtvoetig over
- Afstandelijke besturing
- Pas vanaf 2019

In de aanloop naar de definitieve introductie van z'n eerste in serie te bouwen elektrische auto geeft Audi ons de gelegenheid om stapsgewijs al kennis te maken met diverse deelaspecten van de auto die door het leven zal gaan als de E-tron. Eerder zijn we al uitgebreid ingelicht over de accu en de verschillende manieren om die te laden (inclusief regeneratief remmen op de maar liefst 30 km lange afdaling van Pikes Peak) en hebben we het interieur mogen 'beleven'. Nu is het eindelijk tijd om zelf achter het stuur te kruipen. Nee, nog niet over de geplaveide wegen waar straks de potentiële eigenaren van een E-tron hoofdzakelijk hun kilometers gaan maken. We hebben de gelegenheid gekregen om in Namibië de stoere kant van de SUV te ervaren op duinpaden én om de grenzen van aandrijflijn en onderstel op te zoeken op een zoutvlakte. Ja, een zoutvlakte. Op die ondergrond gedraagt de auto zich namelijk net als op een gladde baan in het Hoge Noorden, alleen zijn de (ijs)meren in Scandinavië in deze tijd van het jaar nog niet dichtgevroren, vandaar.

DUINVERMAAK

Met afmetingen die liggen tussen die van de Q5 en de Q7 is Audi's eerste EV een flinke SUV. Dat het een echte SUV is, wordt onderstreept met vierwielaandrijving. Dankzij z'n twee elektromotoren, eentje vóór en eentje achter, kunnen alle wielen worden aangedreven. Daarmee gaat Audi's Quattro-aandrijving een nieuwe fase in: een fysieke verbinding in de vorm van een differentieel of koppeling tussen voor- en achteras is er namelijk niet. In principe is de E-tron een achterwielaandrijver: onder

normale omstandigheden levert de achterste elektromotor tot 190 pk en 314 Nm, maar mocht dat niet genoeg zijn of vragen de rijomstandigheden om vierwielaandrijving, dan springt de voorste motor bij. Die machine piekt bij 170 pk en 247 Nm. En als het moet, is er nog een boostfunctie waarmee de maxima van de motoren tijdelijk samen uitkomen op 407 pk en 664 Nm. Dankzij de twee elektromotoren kunnen de assen separaat worden aangestuurd, en doordat de elektronica de remmen individueel kan bedienen, lijken de controle-mogelijkheden bijna oneindig. Audi biedt zeven verschillende rijmodi, van *Offroad* via *Efficiency* tot *Dynamic*, en vier standen voor het ESP. Afhankelijk van wat je van plan bent, geeft de auto je alle vrijheid om te spelen of neemt-ie juist alle zorg van je over. Voor onverharde wegen beschikt de auto over een *Allroad*-modus.

Tijdens onze tocht door de duinen gaan we nog een stap verder en schakelen we de *Offroad*-modus in. Aan de bodemvrijheid van 172 mm wordt door de standaard adaptieve luchtvering vijf centimeter toegevoegd en zowel het ABS als de *Offroad*-stand van het ESP geven de wielen iets meer vrijheid voordat er wordt ingegrepen. Voor gecontroleerd afdalen op losse ondergrond beschikken we over *Hill Descent Control*. Zonder problemen vinden we onze weg door het mulle zand. Afhankelijk van wat de wielen kwijt kunnen, worden de twee elektromotoren separaat aangestuurd en daarmee de aandrijfkrachten verdeeld over de voor- en achteras. En wanneer er onverhoeds een wiel doorslipt, grijpen de 'sperdifferentiëlen' van de E-tron direct in. Het doorslaande wiel wordt afgeremd, waardoor alle aandrijfkracht naar het wiel gaat dat nog wel tractie heeft. Op een hobbelijk parcours rijden we soms zelfs op drie wielen zonder tractieproblemen. De auto geeft hierbij geen krimp.

SPORT EN SPEL

Een elektromotor per as om vierwielaandrijving te creëren, is niet nieuw. We zien het ook bij Tesla en Jaguar, net als de keuze uit verschillende rijmodi (waaronder een sportieve). Maar via de elektronica geeft Audi er z'n eigen draai aan, inclusief een gefaseerd uitschakelbaar ESP. Op de zoutvlakte is een parcours uitgezet waarvan de lay-out een gedeeltelijke kopie is van een testbaan die Audi in Zweden gebruikt.



▲ Wanneer een van de wielen grip verliest, zorgt de elektronica dat de aandrijfkrachten over de andere drie worden verdeeld.



▲ Met uitgeschakeld elektronisch vangnet krijg je alle vrijheid om naar hartenlust de grenzen tussen rijden en glijden te verkennen.

TECHNISCHE GEGEVENS

Elektromotor	2 asynchrone motoren
Max. vermogen	300 kW/407 pk
Max. koppel	664 Nm
Gewicht	n.b.
Topsnelheid	200 km/h
0-100 km/h	5,7 s
Accucapaciteit	95 kWh
Actieradius (WLTP)	> 400 km
Prijs	€ 84.100
Alle gegevens volgens fabrieksopgave	

NOG EVEN GEDULD

Met een vanafprijs van € 84.100 loopt de E-tron keurig in de pas met de vergelijkbare Jaguar I-Pace en Tesla Model S. Alleen moeten potentiële klanten nog even wachten: hoewel in Audi's Brusselse fabriek de productie inmiddels op gang is gekomen, staat de E-tron voorlopig nog niet bij de dealer in de showroom. Het is de vraag of dat überhaupt nog voor de jaarwisseling gaat lukken. De Nederlandse importeur kan daar nog geen uitsluitsel over geven, maar zegt er wel hard aan te werken om een aantal auto's voor 31 december op kenteken te krijgen, zodat er nog net van de gunstige bijtellingsregels kan worden geprofiteerd.

We beginnen beschaafd, in de automatische modus en met ingeschakeld ESP, maar wel met een stevig tempo. Het lijkt ogenschijnlijk makkelijk te gaan, maar de elektronica moet er z'n handen vol aan hebben. Door bij onderstuur de binnenste wielen iets af te remmen, wordt de auto keurig op de met het stuurwiel gedicteerde koers gehouden. En andersom: wanneer overstuur op de loer ligt, wordt er meer aandrijfkracht naar de voorwielen gestuurd om de auto neutraal een bocht te laten ronden. Op deze manier kunnen we, alsof de auto op rails loopt, vol gas door een lange bocht accelereren. Corrigeren is absoluut niet nodig; ze kunnen wel zeggen dat een zoutvlakte net zo glad is als een ijsbaan, maar vooralsnog merken we daar weinig van. De auto volgt koersvast en stabiel z'n weg. Dat wordt anders wanneer we het ESP in de sportstand zetten en de elektronica meer vrijheid geeft voordat er wordt ingegrepen. De E-tron begint zich nu te gedragen alsof we in Zweden zijn. Zonder problemen kunnen we de achterkant van de auto laten uitbreken en gaan we heel beheerst driftend de bocht om. Met de flippers achter het stuur bepaal je in welke mate er regeneratief wordt geremd wanneer je het stroompedaal lift. Zeker met volledig uitgeschakeld ESP maakt dat het sturen met je rechtervoet nog leuker. De grens tussen rijden en beheerst glijden ligt bij de E-tron trouwens vrij ver weg. De besturing blijft

onder alle omstandigheden afstandelijk, ook wanneer we de rijmodus op *Dynamic* zetten. In die dynamische rijstand reageert de aandrijflijn nog iets scherper op het stroompedaal en wordt het onderstel strakker gezet en anderhalve centimeter verlaagd. De elektronica laat je trouwens nooit helemaal aan je lot over. Waar de remmen in eerste instantie door het ESP worden gebruikt om waar nodig gedoseerd bij te remmen, wordt diezelfde oplossing (nu het ESP is uitgeschakeld) ook gebruikt om *torque vectoring* te creëren. Door in de bocht de binnenste wielen iets af te remmen, ontstaat het effect van een sperdifferentieel en wordt er meer koppel naar de buitenste wielen gedirigeerd. Audi geeft het gewicht van de auto nog niet vrij, alleen weten we dat het accupakket 700 kg weegt. Dit geprojecteerd op de cijfers van de Q5 (die met 2,0-liter benzine-motor al 1.700 kg weegt) zou de E-tron zomaar richting de 2,5 ton kunnen gaan. Een zwaarlijvige indruk maakt de auto echter niet. Dankzij een gewichtsverdeling over voor- en achteras van bijna 50:50 en het accupakket onder de vloer voor een laag zwaartepunt, komt de auto op het zoute circuit redelijk lichtvoetig over. Of het nodig is dat je met een elektrische SUV kunt driften als met een oer-Quattro of door de duinen kunt ploeteren als met een DKW Munga? Nee, totaal niet. Maar toch, het is leuk dat het zo makkelijk kan. **AV**